Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX Warszawa, 19 sierpnia 1937 r. Nr 32.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.
(Sprawy pożarowe).

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Mechaniczny.

DZIAŁ MECHANICZNY.

237.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1930 r. w sprawie niewydawania protokółów prób gaśnic.

Firmy, dostarczające P.K.P. gaśnic, zwracają się nieraz do Ministerstwa o wydanie protokółów z odbytych prób konkursowych gaśnic; Ministerstwo Komunikacji załatwia prośby te odmownie.

Ze względu na to, że zainteresowane firmy mogą również o to samo zwracać się do D.O.K.P., Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że protokóły prób należy uważać za akty, a tych w myśl zarządzenia Ministerstwa osobie prywatnej wydawać nie wolno. Z uwagi na powyższe Ministerstwo poleca takie prośby firm załatwiać odmownie.

Nr VI. 1/4166/30.

238.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 kwietnia 1937 r. Nr 172 w sprawie, napisów w wagonach o sposobie użycia gaśnic.

Na skutek żądania Centralnego Zarządu Kolei Niemieckich, aby napisy o sposobie użycia gaśnic w wagonach kursów międzynarodowych miały oprócz tekstu polskiego także tekst niemiecki, Ministerstwo Komunikacji przesyła tłómaczenie tekstu polskiego, dotyczącego gaśnic „Delfin III", „Record", „Minimaux" na języki niemiecki francuski i włoski, w celu umieszczenia stosownych napisów objaśniających przy gaśnicach znajdujących się w wagonach osobowych przydzielonych Dyrekcji.

Napisy te powinny być także umieszczone w wagonach komunikacji sąsiedzkiej, przechodzących na terytorium kolei niemieckich.

Przy włączaniu wagonów do pociągów zagranicznych, odnośny personel ma obowiązek sprawdzać każdorazowo, czy napisy te są umieszczone w wagonach.

Napisy te należy umieszczać w ramkach za szkłem formatu 30 × 30 cm i zawieszać w widocznym miejscu przy gaśnicy.

Jeżeli na podstawie warunków technicznych będą zakupywane inne jeszcze typy gaśnic, to przed ich umieszczeniem w wagonach, należy uprzednio zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji o ustalenie tekstu napisów odpowiadających sposobowi ich użyca do gaszenia ognia.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia Nr Nr: VI/2849/20/28 z dnia 8.IX.1928 r.
VI/1/5963/30 „ 19.IV.1930 r.
VI/1/2647/30 „ 21.II.1930 r.

Nr M. W. VI/673/2/37.

Załącznik I do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 172.

1. Tekst polski.

I. Sposób użycia gaśnicy „Delfin III pionowy"

w razie pożaru:

1) Zdjąć gaśnicę wziąwszy za uchwyt i podejść jak najbliżej ognia;
2) Szybko obrócić gaśnicę wylotem ku dołowi i skierować strumień w środek ognia;

II. Sposób użycia gaśnicy „Record"

w razie pożaru:

1) Zdjąć gaśnicę wziąwszy za uchwyt i podejść jak najbliżej ognia;
2) Odciągnąć kółko w górę i obrócić je na 1/4 obrotu w jedną lub drugą stronę;
3) Nachylić gaśnicę ku dołowi skierowując strumień w środek ognia.

III. Sposób użycia gaśnicy „Minimaux"

w razie pożaru:

1) Zdjąć gaśnicę wziąwszy za uchwyty, zerwać plombę i podejść jaknajbliżej ognia;
2) Uderzyć silnie wystającym uderzakiem o ziemię lub podłogę i wydobywający się z gaśnicy strumień sikerować w środek ognia.

Załącznik II do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 172.

4. Tekst niemiecki.

I. Gebrauchsanweisung für den Feuerlöscher, Type „Delfin III", bei Feuerausbruch:

1) Feuerlöscher herunternehmen und möglichst nahe des Feurherdes Herantreten.
2) Feuerlöscher Mündung abwärts wenden und den Strahl nach der Mitte des Feuerrichten.

II. Gebrauchsanweisung für den Feurlöscher.

Type „Record" bei Feherausbuch:

1) Feuerlöscher herunternehmen und möglichst nahe den Feuerherde herantreten.
2) Ring hinaufziehen und mit dem Ringe eine Vierteldrehung vollführen (Richtung balangles).
3) Feurlöscher an den Handhaben ergreifen, ahwärte zu wend und den Strahl nach der Mitte des Feurs richten.

III. Gebrauchsanweisung für den Feuerlöscher.

Type „Minimax" (konusform) bei Feuerausbruch:

1) Feuerlöscher herunternehmen, Plombe abreissen und möglisch nahe dem Feuerherde berantreten.
2) Vorstehenren Knopf des Feuerlöschers durch kräftiger Aufschlagen am Boden eindrücken und den Strahl nach der Mitte des Feurs richten.

Załącznik III do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 172.

2) Tekst francuski.

I. Emploi de l'extincteur „Delfin III à ócume" en cas d'incendie.

1) Décrocher l'extincteur et l'approcher du feu le plus près possible.
2) Tourner l'xtincteur en bas et diriger le jet dans le milien de la flamme.

II. Emploi de l'extincteur „Record" en cas d'incendie.

1) Décrocher l'extincteur et l'approcher du feu le plus près possible.
2) Tirer l'anneau en haut et le tourner à 1/4 de tour d'un côté ou de l'autre.
3) Prendre l'extincteur par les oreillettes, incliner vers le bas et diriger le jet dans le milien de la flamme.

III. Emploi de l'extincteur „Minimax" (en forme de cone) en cas d'incendie.

1) Décrocher l'extincteur, enlever le plomb et approcher du feu le plus près possible.
2) Frapper avec le piston, qui dépasse, contre la terre ou le pluncher, et diriger le jet, qui s'en dégage, dans le milieu de la flamme.

Załącznik IV do Okólnika Minister- Komunikacji Nr 172.

3. Tekst włoski.

I. Modo di far uso dell'apparecchio „Delfin III di spuma" per estingusre il fucco.

In caso dell'incendio:

1) Staccare dal suc luogo l'apparecchio ed avvicinarlo al fucco il piu presso al possibile;
2) Voltare la bocca dell'apparecchio ingiù e dirigere il getto verse il mezzo della fiamma.

II. Modo di far uso dell'apparecchio „Record" per estingnere il fuoco.

In caso dell'incendio:

1) Staccare dal suo luogo l'apparecchio od avvicinarlo al fucco il più presso al possibile;

2) Sollevaro l'anello in sù e rivorgerlo 1/4 di giro a destra o sinistra;
3) Prendere l'apparecchio per gli manichi, inchinarlo all ingiu, dirigendo il getto verzo il mezzo della fiamma.

III. Modo di far uso dell'apparecchio „Minimax" (a cono) per estinguere il fucco.

In caso dell'incendio:
1) Staccare dal suo luogo l'pparecchio, scindere il piombo ed avvicinarlo al fuoco il più presso al possibile;
2) Urtare col pistone, sormontato dal cono, contro la terra o povimento e dirigere il getto liberato dall'apparecchio verso il mezzo della fismma.

239.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 kwietnia 1937 r. Nr 167 w sprawie gaśnic w wagonach pocztowych.

Wobec tego, że wydane przez Ministerstwo Komunikacji zarządzenia, dotyczące zakupu, konserwacji i naprawy gaśnic w wagonach pocztowych, są niejednokrotnie przez pracowników kolejowych mylnie interpretowane, wskutek czego powstają nieporozumienia między urzędami pocztowymi i kolejowymi — Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Poczt i Telegrafów zarządza co następuje:

1) Gaśnice do wagonów pocztowych winny być zamawiane w/g „Warunków technicznych dostawy gaśnic pomieszczeniowych, wagonowych i samochodowych, używanych na P.K.P. oraz nabojów do nich" ogłoszonych w Dz. Urz. Min. Kom. Nr 41, z dn. 31 lipca 1936 r.

2) Koszty nabycia gaśnic do wagonów pocztowych należy zaliczać odpowiedniej Dyrekcji Okręgu Poczt i Telegrafów w rachunkach kwartalnych za naprawę taboru pocztowego.

3) Sprawdzanie stanu wszystkich gaśnic w wagonach pocztowych powinno odbywać się, jak w innych wagonach raz na pół roku, przy czym na każdej zrewidowanej, oczyszczonej lub na nowo nabitej gaśnicy powinna być oznaczona data rewizji. Niezależnie od tego każda gaśnica powinna być bezwłocznie naprawiona w razie zauważenia jej uszkodzenia w innym terminie.

4) Jeżeli termin sprawdzenia gaśnicy w wagonie pocztowym zbiegnie się z terminem naprawy okresowej wagonu, a przy gaśnicy wykonano naprawę, wówczas koszty tej naprawy powinny być zaliczone w rachunku za naprawę wagonu pocztowego, jeżeli kosztów tych nie ponosi dostawca gaśnicy z tytułu gwarancji. Koszty naprawy gaśnicy w wagonie pocztowym, dokonanej przy naprawie bieżącej, zaliczane są na ryczałt, jaki Poczta płaci Kolei i wobec tego nie należy wystawiać rachunku za te naprawy.

5) Dopilnowanie gwarancji, udzielonej przez firmę, dostarczającą gaśnice do wagonów pocztowych, należy do obowiązku D.O.K.P.

W sprawach tych D.O.K.P. porozumiewa się bezpośrednio z firmą.

Jeżeli do ustalenia zabrakowania gaśnicy zostaje zwołana Komisja, wówczas do Komisji tej należy zaprosić również przedstawiciela Poczty.

6) Zabrakowane gaśnice z tytułu gwarancji, udzielonej przez firmę, powinny być wysyłane na st. Warszawa Główna, celem zbadania jej przez Komisję pocztowo-kolejową z udziałem przedstawiciela firmy. Aby wagon pocztowy, z którego została zabrana gaśnica do komisyjnych oględzin, nie kursował bez gaśnicy, st. Warszawa-Główna wyśle na miejsce zabrakowanej gaśnicy, gaśnice zapasową, dostarczoną przez firmę.

Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Nr M. M. VIII. 229/16 z dn. 20.XII. 1934.

Nr M. W. VI/673/1/37.

240.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 kwietnia 1937 r. Nr 168 w sprawie okresowego sprawdzania gaśnic.

Doszło do wiadomości Ministerstwa, że gaśnice przeznaczone do gaszenia pożarów w wagonach, są niejednokrotnie w złym stanie: posiadają zniszczone naboje, lub są zardzewiałe.

Wobec powyższego Ministerstwo zaleca, aby Dyrekcje wydały zarządzenia sprawdzania co pół roku stanu gaśnic nie tylko wagonowych, lecz i znajdujących się stale w obiektach kolejowych; przy czym na każdej zrewidowanej, oczyszczonej i ewentualnie na nowo nabitej gaśnicy, winna być oznaczona data rewizji.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia: Nr Nr.: VI/1/17324/40 z dnia 15.XII. 1930 r. M. T. V/28/2 z dnia 1.II. 1935 r.

Nr M. W. VI/637/3/37.

241.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 kwietnia 1937 r. Nr 169 w sprawie odbioru technicznego gaśnic.

W myśl ogłoszonych w „Dzienniku Urzędowym" M. K. Nr 41 z dnia 31.7. 1936 r. „Warunków technicznych dostawy gaśnic pomieszczeniowych, wagonowych i samochodowych używanych na P.K.P. oraz nabojów do nich" Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że od bioru technicznego powinna dokonać ta Dy-

rekcja, w obrębie której znajduje się wytwórnia. Zechcą więc Dyrekcje, w razie zakupywania gaśnic przez inne Dyrekcje w wytwórniach w Warszawie, delegować swego referenta pożarnictwa i technika, którzyby komisyjnie przeprowadzili odbiór techniczny zamówionych gaśnic w danej wytwórni.

Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Nr M.M. VIII. 229/2 z dnia 28.IV. 1934 r.

Nr M. W. VI/673/4/37.

242.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 grudnia 1934 r. w sprawie zastosowania dla celów pożarowych hydronetek pionowych i skrzyń z piaskiem.

Ministerstwo Komunikacji uważa, że hydronetki nie nadaje się do użytku na P.K.P., albowiem jako bardzo mała pompka nie może wydać większej ilości piany, a za tym przy większym pożarze łatwopalnych płynów może okazać się za słabą.

Do gaszenia pożaru małego, lepszą jest gaśnica pianowa niezamarzająca, gdyż może być czynna i podczas mrozów, gdy natomiast hydronetka w porze zimowej z konieczności musi pozostawać bez wody. Do ugaszenia średniego pożaru praktycznym się okazał suchy piasek, który trzymany w skrzyni z 2-ma szuflami typu M.K., jest środkiem niezawodnym, a znacznie mniej kosztowny.

Nr MM VIII, 229/17.

243.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 maja 1931 r. w sprawie skrzyń na piasek do gaszenia pożaru.

Ministerstwo Komunikacji poleca przeprowadzić kalkulację kosztów skrzynek na piasek do gaszenia pożarów i przesłać do Ministerstwa Komunikacji w terminie miesięcznym od daty otrzymania pisma, wraz z ewentualnymi uwagami co do celowości używania skrzynek typu zaprojektowanego.

Dotychczas piasek do gaszenia pożaru stosowany w postaci najczęściej kup, luźnie nasypanych na objekcie, który miał bronić od ognia bez szufli i bez jakiegokolwiek zabezpieczenia od deszczu i śniegu. W niektórych Dyrekcjach są stosowane te niewielkie otwarte skrzynki z szuflą przytwierdzoną do słupka, też narażoną jak i piasek na wpływy atmosferyczne.

Zaprojektowana skrzynka zaopatrzona jest w dwie szufle, schowane pod wiekiem, która chroni piasek i te szufle od wpływów atmosferycznych, i jest zaplombowana, co pozwala w razie pożaru na momentalne użycie piasku.

Skrzynia powinna być powleczona wewnątrz płynem karbolineum dla ochrony desek od gnicia od wilgotnego piasku, a na zewnątrz pomalowana farb czerwoną. Dno skrzynki i oba baliki należy pomalować smołą, zabezpieczającą od gnicia tych części przy zetknięciu się z wilgotną ziemią. Wieko musi być pokryte tekturą smołowcową t. zw. papą Nr 0 lub Nr 00. Tło napisu dla łatwego rzucenia się w oczy, należy pomalować żółto-kanarkową farbą, a napis na czarno.

Po otrzymaniu szczegółowej kalkulacji, M. K. zamierza zalecić zaprojektowane skrzynki jeko typowe.

Nr VI/1/6269/31.

244.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 lipca 1931 r. w sprawie skrzyni na piasek do gaszenia pożaru.

Powołując się na pismo Ministerstwa Komunikacji z dnia 8.V. rb. Nr VI/1/6269/31, Ministerstwo Komunikacji na podstawie opinii większości Dyrekcyj, zaleca przyjąć jako normalny typ skrzyni na piasek do gaszenia pożarów, typ wskazany wyżej wymienionym pismem.

Według kosztorysów, nadesłanych przez poszczególne Dyrekcje koszt sporządzenia skrzyni waha się od 48 zł do 85,50 zł i zdaniem Ministerstwa Komunikacji nie powinien przekraczać sumy 60 zł.

Nr VI/1/8355/31.

245.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 maja 1936 r. w sprawie próby wodnej gaśnic.

Na skutek wystąpienia jednej z Dyrekcji Kolejowych o wyznaczenie terminu okresowych prób wodnych gaśnic, Ministerstwo Komunikacji poleca poddawać gaśnice pożarowe okresowemu badaniu na ciśnienie wodne do 15 atm. ze względu na bezpieczeństwo osób, które używają je do gaszenia pożarów.

Próby te muszą być przeprowadzone co 5 lat i na korpusie każdej gaśnicy powinna być oznaczona data ostatniej próby wodnej.

Zatym pierwsza próba wodna powinna być dokonana po upływie pięciu lat od zakupu nowej gaśnicy w Wytwórni.

Nr MW. VI./673/7.

246.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 czerwca 1927 r. w sprawie zapobiegania pożarom w warsztatach kolejowych.

W celu zapobieżenia wypadkom pożarów w Warsztatach kolejowych, magazynach i składach przypomina się obowiązek ścisłego wykonywania „przepisów o zapobieganiu ogniowi", zawartych w „Regulaminie kolejowych straży pożarnych", wyd. r. 1922, które uzupełnia się niniejszym następującymi zarządzeniami:

1) Zabrania się bezwzględnie palenia tytoniu pod każdą postacią we wszystkich pomieszczeniach warsztatowych. W zależności od miejscowych warunków może być dopuszczone palenie w kotłowni, giserni, kuźni i kotlarni, o ile

posiadają one np. podłogi ogniotrwałe. Zabrania się również najsurowiej palenia tytoniu w magazynach zasobów-głównych, filjalnych i podręcznych, komorach celnych i składach towarów, na i w pobliżu składów materiałów drzewnych i produktów ropnych, jak to smarów, nafty, benzyny itp.

Dyrekcje ustalą oprócz tego wszelkie inne zabudowania służbowe i miejsca nazewnątrz ich, do których należy zastosować także powyższe ograniczenie.

O wzbronieniu palenia tytoniu winny być zawieszone na miejscu widocznym we wszystkich wyżej wymienionych pomieszczeniach oraz w pobliżu ich widoczne i w dostatecznej ilości ostrzeżenia tak, aby wszyscy pracownicy byli należycie poinformowani o zakazie palenia tytoniu.

Za przekroczenie tego nakazu należy winnych pociągać do odpowiedzialności.

2) Zabrania się surowo gromadzenia wewnątrz budynków zanieczyszczonych farbą smarami itp. odpadków wszelkiego rodzaju, jak bawełniane szmaty, wyczeszki, pakuły itp. czyściwa. Materiały te jako samozapalające się w stanie zatłuszczonym należy codzień zbierać starannie przed ukończeniem pracy i składać w ogniotrwałych skrzyniach betonowych lub żelaznych nazewnątrz budynków w miejscach bezpiecznych, położonych zdala od budynków zwłaszcza drewnianych, przytym należy unikać gromadzenia większych ilości tych materiałów.

Odpadki zdatne jeszcze do użycia wolno jest przechowywać w minimalnych ilościach w blaszanych skrzyniach szczelnie zamykanych w pomieszczeniach ogniotrwałych.

3) Zabrania się surowo przechowywania w szafkach robotniczych zanieszyszczonych odpadków, jak również benzyny, nafty, spirytusu itp. nawet w ilościach minimalnych.

4) Materiały łatwopalne jak benzyna, karbid, spirytus, nafta, pokost, oleje, terpentyna itp. nie mogą być magazynowane i przechowywane w warsztatach w ilościach większych niż wymaga tego dzienne zapotrzebowanie. Zabrania się surowo wybierania i przechowywania podobnych materiałów bez rzeczywistej potrzeby stwierdzonej każdorazowo przez kierownika działu warsztatów. Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych winny się znajdować w specjalnych pomieszczeniach, zabezpieczonych od ognia, gdzie powinno się odbywać rozlewanie na bieżące potrzeby dzienne.

5) Raz na miesiąc we wszystkich warsztatach, magazynach itp. zabudowaniach winny być zrewidowane wszystkie urządzenia przeciwpożarowe, ze szczególnym uwzględnieniem stanu narzędzi ogniowych, gaśnic, hydrantów, kadzi wodnych itp., które przynajmniej częściowo powinny być wypróbowane, w warsztatach zaś głównych powinna być sprawdzona gotowość ogniowa pogotowia nocnego. O dokonanych rewizjach i stanie ochrony przeciwpożarowej powinien być niezwłocznie złożony raport władzom Dyrekcyjnym.

6) W warsztatach głównych należy zaprowadzić stałe dyżury, mające na względzie bezpieczeństwo od ognia i pociągnąć do pełnienia dyżurów całą administrację warsztatów do kierowników działów włącznie. W tym celu winien być ułożony na miesiąc naprzód rozkład dyżurów i wywieszony na widocznym miejscu. Po ukończeniu zajęć dyżurujący pracownik wraz ze stróżem warsztatowym winien obejść wszystkie pomieszczenia warsztatów, zwracając baczną uwagę na wygaszenie ognia, usunięcie odpadków itp. Podczas dyżurów pracownicy dyżurujący i stróże warsztatowi winni co trzy godziny obchodzić budynki warsztatowe. Obchody dozoru winny być regestrowane za pomocą zegarów kontrolnych.

Naczelnicy warsztatów i ich zastępcy, jako odpowiedzialni przede wszystkim za stan bezpieczeństwa powierzonych im warsztatów winni ustalać kolej dyżurów i prowadzić ogólną kontrolę nad czynnością dozoru, sprawdzając sporadycznie stan pogotowia obrony przeciwpożarowej.

7) Osobom nie mającym bezpośredniej styczności z robotami wykonywanymi w takich pomieszczeniach, jak stolarnia, modelarnia, skład modeli, lakiernia, tapicernia, oraz magazyny, wstęp do tych pomieszczeń winien być surowo wzbroniony.

8) Zaleca się administracji i wszystkim pracownikom warsztatów aby w celu zapobieżenia ewentualnym zamachom podpalenia objektów kolejowych zwracali baczną uwagę na wszystkie podejrzane osoby, wałęsające się w pobliżu objektów kolejowych.

9) Wszelki materiał łatwopalny, znajdujący się na otwartej przestrzeni na terytorium kolejowym, zwłaszcza na terytorium warsztatów i magazynów, winien być możliwie zabezpieczony od iskier parowozów.

10) Pracowników, którzy dopuścili się niedbalstwa w stosunku do bezpieczeństwa pożarowego, należy pociągać do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Nr VI. 8597/27.

247.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 grudnia 1928 r. w sprawie statystyki obrony przeciwpożarowej.

W celu uzupełnienia sprawozdań z działalności Wydziałów Mechanicznych i Zasobów przedstawianych na 1/III każdego roku poleca się przedstawiać w tymże terminie oprócz sprawozdań budżetowych sprawozdania z obrony przeciwpożarowej na P. K. P., dotyczące statystyki pożarów i strat stąd wynikłych, jak również ilostanu i wartości narzędzi przeciwpożarowych według załączonego przy niniejszym wzoru ze wskazaniem istniejących niedomagań, oraz środków jakie należałoby przedsięwziąć, celem sprowadzenia do minimum niebezpieczeństwa pożarowego na kolejach.

Nr VI. 18730/20/28.

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PANSTWOWYCH

WYDZIAŁ

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr VI/18730/20/28.

S P R A W O Z D A N I E

ze stanu obrony przeciwpożarowej na kolejach normalnych lub wąskotorowych Dyrekcji Radomskiej na rok sprawozdawczy 193.........

Ilość			wykonane			Zaopatrzenie stacji w narzędzia pożarnicze			Brak narzędzi, które należy				Ilość pożarów			Przyczyny pożarów					Straty w zł		
			lustracji ochron. przeciw poż. siłami						nabyć		wymienić										Z powodu pożarów		
Straży pożarnych	pogotowi nocnych	strażaków	kursów instr. lub innych	Dyrekcji	Głównego Zw. Straży Poz.	RODZAJ	Ilość	Wartość w złotych	RODZAJ	Ilość	RODZAJ	Ilość	małych	średnich	dużych	samozapalenia	podpalenia	Z przyczyn niezależnych	wadliwe instalacje	ISRKY parowozów	MIENIA kolejowego	przesyłek prywatnych	UWAGI:
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
						NA PRZYKŁAD:			NA PRZYKŁAD:		NA PRZYKŁAD:												NA PRZYKŁAD:
						Sikawki ręczne i hydronetki	44	18420	Hydronetki 25 litr.	20	Sikawki ręczne	4											1) W rubryce 14, 15 i 16 wykazano ilości pożarów mienia prywatnego, które zostały ugaszone przez straże pożarne kolei wąskotorowych.
						Hydranty	13	600	Gaśnice	16	Gaśnice . . .	8											
						Węże gumowe ssące w m. .	40	400	Węże pożarne tłoczne w m. . .	360	Węże parciane tłoczne w m.	250											
						Węże parciane tłoczne w m.	400	1000															
						Prądownice	30	600	Łączniki do węży komp. 1. . . .	8	Toporki z pochwami . . .	2											
						Rozgałęziacze (trójniki) . . .	7	490	Bosaki	9	Wiadra blaszane	4											
						Beczkowozy	13	3200	Drabiny przystawne	6	Hełmy												
						Zbiorniki na wodę i beczki stałe	95	600	Tłumnice	100	Pasy ćwiczebne	8											
									Skrzynie na piasek	4	Linki konopne ratownicze w m.	45	1	1	1	—	—	3	—	—	—	—	
8	—	133	—	6	—	Drabiny Szczerbowskiego . .		450	Beczki na wodę (śledzówki) . .	165													
						Drabiny przystawne i hakowe	37	1600															
						Bosaki	64	360															
						Toporki z pochwami i bez pochew.	120	1110															
						Wiadra blaszane	61	170															
						Gaśnice	48	3500															
						Tłumnice	15	30															
						Łopaty	21	45															
						Piły	1	6															
						Linki konopne w m.	180	60															
						Pochodnie	25	320															
						Skrzynie na piasek	5	300															
8	—	133	—	6	—		—	33262		—		—	1	1	1	—	—	3	—	—	—	—	

248.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 lipca 1929 r. w sprawie pożarów od iskier parowozów.

Przed nadchodzącym okresem suchej pogody i zwiększania się z tego powodu niebezpieczeństwa pożarów, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom co rocznie zarządzać co następuje:

1. W służbie mechanicznej (trakcyjnej).

Pomimo okólników Nr 624476/20 z dnia 24/4-1920 VI/i/2201 z dnia 24.VIII. 1921, Nr 11609/26/22 z dnia 16/8-22 r. i późniejszych zarządzeń, nakazujących okresowe sprawdzanie przyrządów odiskiernych na parowozach Dyrekcje zarządzą natychmiast, aby Naczelnicy względnie Zawiadowcy Parowozowni osobiście sprawdzili we wszystkich parowozach stan przyrządów odiskiernych w dymnicach i siatki ochronne w dymnikach popielników.

Ponadto Dyrekcje zarządzą nieczyszczenie palenisk i zamykanie popielników na mostach, jak również zmniejszanie do minimum używania dmuchawki w drodze podczas jazdy, szczególniej w miejscach przedstawiających niebezpieczeństwo pożaru i jaknajsurowiej nakaże drużynom parowozowym w czasie jazdy nie wyrzucać resztek rozżarzonych węgli na tor lub w miejscach gdzie łatwo może powstać pożar.

2. W służbie drogowej.

Dyrekcje zarządzą, aby Naczelnicy Oddziałów względnie Sekcji utrzymania dopilnowali bezzwłocznego oczyszczenia istniejących pasów ochronnych w zdłuż linii kolejowych i utrzymywania ich w stanie należytym, tj. pozbawionym roślinności. Dalej, należy sprawdzić czy istniejące pasy ochronne odpowiadają celowi w zależności od zmian w wykorzystaniu gruntów sąsiedzkich (np. zalesianie nowych powierzchni itp.) i ewentualnie zajmą się założeniem nowych pasów ochronnych mając przytym na względzie wskazówki rozporządzenia Ministerstwa z dnia 15 marca 1926 r. Nr V/583/26. Dyrekcje również wydadzą zarządzenie, aby Naczelnicy Wydziałów i Sekcji utrzymania zwrócili uwagę na stan budynków i zabudowań drewnianych, znajdujących się przy torach w tym mianowicie sensie, ażeby stan ten nie sprzyjał powstawaniu pożarów od iskier parowozowych (porozsychane oszalowanie zewnętrzne i szpary, nadpróchniałe części itp.) i co należy naprawili.

Należy dalej bezzwłocznie sprawdzić stan istniejących urządzeń przeciwpożarowych — sprawdzić działanie kranów pożarowych — rozmieszczanie i stan gaśnic, stan narzędzi przeciwpożarowych — sprawdzić czy są przestrzegane przepisy bezpieczeństwa pożarowego i przypomnieć pracownikom konieczność ścisłego ich przestrzegania.

3) W służbie ruchu.

Celem zapobieżenia wypadkom pożarów w magazynach i składach kolejowych Dyrekcje przypomną niezwłocznie personelowi przepisy wzbraniające palenia papierosów i wyrobów tytuniowych w obrębie i w pobliżu magazynów i składów kolejowych oraz przypomną im obowiązek odpowiedniego układania, a w odnośnych przypadkach przykrywania oczekujących wysyłki lub zabrania przez odbiorców w magazynach, na rampach lub placach kolejowych — bagażu i przesyłek towarowych. Niezbędnym jest również przestrzeganie odpowiedniego pokrywania przez nadawców przesyłek samozapalnych lub łatwopalnych towarów, przewożonych na wagonach otwartych, ażeby nie uległy one zapaleniu od iskier z parowozów luz z powodu silnego operowania słońca. Należy również zwrócić uwagę na ścisłe przestrzeganie przez odnośnych pracowników przepisów o przyjmowaniu do przewozu, ładowaniu i o przewozie materiałów wybuchowych i strzelniczych, wyszczególnionych w załączniku A do Cz. I Taryfy tow. ogólnej.

Jednocześnie Dyrekcje polecą organom kontrolnym i nadzorczym zwracać uwagę, aby wagony z łatwopalnymi i samozapalnymi ładunkami były umieszczane w pociągach mieszanych poza wagonami z ludźmi i oddzielone od tych wagonów, jak również od parowozów w pociągach towarowych i od wagonów załadowanych materiałami wybuchomymi — przewidzianą w przepisach ilością wagonów próżnych lub z ładunkiem obojętnym.

Nr VI. 7381/20/29.

249.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 kwietnia 1920 r. w sprawie siatek odiskiernych.

Poleca się niezwłocznie przystąpić do sprawdzenia na wszystkich parowozach urządzeń zapobiegających wylatywaniu iskier z kominów parowozowych i popielników; brakujące i zepsute przyrządy odiskierne należy uzupełnić i naprawić, a o wynikach sprawdzenia zawiadomić Ministerstwo.

Sprawdzenie takie należy powtarzać corocznie na początku kwietnia.

Niezależnie od tego, w każdym wypadku pożaru, kiedy istnieje prawdopodobieństwo, że przyczyną pożaru mogła być iskra z parowozu, Naczelnik Parowozowni winien przeprowadzić na danym parowozie taką rewizję możliwie bezzwłocznie, przywołując do udziału w niej najbliższych przedstawicieli Wydziałów Drogowego i Ruchu, ewentualnie jednego z nich i spo-

rządzić protokół sprawdzenia. Protokół ten podpisany przez sprawdzających i maszynistę, który parowóz obsługiwał, ma służyć jako dokument przy dochodzeniu służbowym.

Nr 624476.

250.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 sierpnia 1921 r. w sprawie pożarów od iskier parowozów.

Ze względu na panującą suszę i coraz częstsze pożary wzniecane iskrami parowozów, poleca się przedsięwziąć natychmiast stanowcze kroki celem zmniejszenia liczby wypadków. Należy mianowicie, zwracać przede wszystkim baczną uwagę na właściwe utrzymanie przyrządów odiskiernych, co było tylokrotnie przypominane i zachowanie odpowiednich środków ostrożności wskazanych w okólniku VI/7381/20/27 z dnia 9.7.29 r. zwłaszcza w przejazdach przez lasy, gdzie pożary coraz częściej powstają, oraz na oczyszczanie w porę pasów ogniowo-ochronnych nad torem. Jednocześnie należy zarządzić niezwłocznie oględziny dachów wszystkich budynków kolejowych obok toru, stacyjnych, drużniczych itd. Wszystkie dachy winny być sporządzone z materiałów niepalnych i mają być naprawiane natychmiast po dostrzeżeniu w nich otworów; nadto Dyrekcje wydadzą surowy zakaz przechowywania na poddaszach tych budynków przedmiotów łatwopalnych, jak zboże, siano, drzewo, węgiel itp., oraz rozporządzenie, aby w razie wybuchu ognia funkcjonariusze kolejowi nie zwlekając brali energiczny udział w tłumieniu pożaru.

L. dz. VII./2201.

251.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 sierpnia 1922 r. w sprawie pożarów od iskier parowozów.

Okólnikiem z dnia 24 kwietnia 1920 r. L. 624476 i z dnia 24 sierpnia 1921 r. L. dz. VII/2201 polecono wszystkim Dyrekcjom przedsięwziąć stanowcze kroki celem możliwego zmniejszenia liczby wzniecanych przez iskry parowozów pożarów. Jednakże wypadki pożarów od iskier parowozów, są obecnie jeszcze zbyt częste i wywołują słuszne narzekania Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych, wobec powstających dla Skarbu Państwa strat przez pożary w lasach państwowych. Widocznie przedsięwzięte środki zapobiegawcze są jeszcze niedostateczne, lub stosowane są w Dyrekcjach niedbale, skutkiem czego nie dają pożądanych wyników. Dla osiągnięcia pożądanych rezultatów koniecznym jest należyte utrzymanie przyrządów odiskiernych parowozów (patrz załącznik Nr 22 przepisów o gospodarce parowozowej), a więc siatek na kominach parowozowych, siatek ochronnych w dymnicach, popielników itp., jak również i pasów ogniowoochronnych obok torów kolejowych przez usuwanie z nich w porę materiałów palnych, jak wrzosy, różne wióry, sucha trawa itp. Przy dobrych chęciach, należytym wykonaniu i przestrzeganiu wydanych przepisów ilość wypadków może być zredukowana do minimum. Wobec tego Ministerstwo Kolei Żelaznych, powtórnie zwraca uwagę wszystkich Dyrekcji na konieczność rygorystycznego przestrzegania stosowania środków zapobiegawczych przeciw pożarom spowodowanym przez iskry parowozów i poleca niezwłocznie:

1) Wydać odpowiednie obostrzone zarządzenia organom podwładnym z powiadomieniem Ministerstwa Kolei Żelaznych o tym, jakie środki zapobiegawcze będą zastosowane.

W każdym wypadku pożaru spowodowanego iskrami z parowozów przeprowadzać ścisłe dochodzenie i w razie ustalenia winy pracownika, wynikłej z zaniedbania lub niestosowania się do wydanych przepisów pociągać winnych, bez względu na ich stanowisko służbowe do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Nr VI./11609/26/22.

252.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 września 1930 r. w sprawie podniesienia ochrony przeciwpożarowej większych obiektów kolejowych.

Wobec niedostatecznego zabezpieczenia przeciwpożarowego wielu większych obiektów kolejowych, jak warsztaty, magazyny zasobów. parowozownie itp., należy dążyć do zaopatrzenia straży pożarnych kolejowych w tych obiektach w narzędzia, odpowiadające warunkom miejscowym, i jeśli obiekt jest specjalnie narażony na niebezpieczeństwo pożaru tj. posiada większe urządzenia warsztatowe, pewną ilość drewnianych budowli a szczególnie gdy są w nim składy materiałów tartych, wymagających podczas pożaru silnych prądów wody, należy nabywać sikawki motorowe przenośne, na 2 koł. wózku.

Ministerstwo zwraca uwagę, że należy w tych wypadkach wybierać sikawki tylko odśrodkowe, wysokociśnieniowe, dające wysoki efekt gaśniczy, o wydajności 600 — 800 litrów wody na minutę przy swobodnym wypływie.

Silnik spalinowy przy tej sikowce powinien być przynajmniej 2 cylindrowy, chłodzony wodą. Węże tłoczne muszą być gumowane długo-

ści 150 — 250 m. z łącznikami zczepianymi. Każda sikawka powinna posiadać 2 trójniki i 4 prądownice ze zmiennym (kauczukowym) pyszczkiem oraz wózek dwukołowy z gumowymi obwodami.

Dla osłony prądowników od żaru konieczne są składane tarcze azbestowe w ilości 2—4 sztuk. Dla ochrony drewnianych budowli, szczególnie stosów desek od promienistego gorąca pożądane są płachty azbestowe, podszyte płótnem brezentowym o rozmiarach 4 — 5 m. szer. i 5 — 6 m. długości z drążkami. Ilość płacht zależy od szerokości rozstawianych stosów w poprzek placu, tj. od 4 — 6 i więcej.

Do pracy w dymie każda organizacja straży pożarnej kolejowej powinna posiadać 2 — 4 maski dymowe i tyleż latarek elektrycznych do wywiadów w dymie.

Dla obrony wyższych ponad 12 mtr. budowli pożądana jest ręczna 2 kołowa 3 przęsłowa drabina mechaniczna.

Dla skutecznej walki z płynami łatwopalnymi, jak benzyna, spirytus, nafta, terpentyna, smary itp., składy kolejowe w rejonie których znajdują się składy z tego rodzaju niebezpiecznymi materiałami, winny posiadać generator pionowy, wytwarzający do 3000 litrów na minutę gęstej piany, doskonale tłumiącej tego rodzaju ogień.

Przy zamówieniach pierwszeństwo winny mieć fabryki krajowe.

Tak wyekwipowane organizacje będą w stanie szybko i sprawnie likwidować pożary, przybierające nawet większe rozmiary.

Nr VI. 1/13475.

253.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 grudnia 1930 r. w sprawie planów stacji dla kol. straży pożarnych.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w myśl Regulaminu dla Kol. Straży Pożarnych § 7 p. b., plan obiektów kolejowych, powierzonych ochronie przeciwpożarowej w rejonie działania danej kolejowej straży pożarnej powinien posiadać jedynie schematyczne oznaczenia miejsc, gdzie się znajdują składy łatwopalnych materiałów i magazyny, oraz wszelkie urządzenia przeciwpożarowe, jak hydranty i szafki z wężami, studnie wodne z wodą, gaśnice, hydronetki itp. a to dla uświadomienia członków straży kolejowej i dla szybkiej orjentacji na wypadek pożaru.

Remiza pożarna, gdzie jest wywieszony ten plan, winna być zamknięta stale w myśl § 7 p. 4 powyższego regulaminu, a więc nie może być traktowana jako miejsce dostępne dla osób niepowołanych.

Nr VI. 1/14810/30.

254.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 kwietnia 1937 r. Nr 170 w sprawie Przepisów Wykonawczych do punktu 5 § 5, części I „Przepisów obrony przeciwpożarowej na kolejach", dotyczących kontroli i okresowego badania bezpieczeństwa pożarowego na P. K. P., a także fachowego wyszkolenia kolejowych Straży Pożarnych.

1. Przy przeprowadzaniu kontroli stanu bezpieczeństwa przeciwpożarowego obiektów (budynków) kolejowychi wykonywaniu przepisów obrony przeciwpożarowej należy postępować według „instrukcji przeprowadzania kontroli stanu bezpieczeństwa przeciwpożarowego obiektów (budynków) kolejowych, załączonej przy zarządzeniu Ministerstwa Komunikacji Nr Dz. U. B. I. 11/67 z 1937 r.

2. Według postanowień wymienionej instrukcji, kontrola i okresowe badanie stanu bezpieczeństwa pożarowego obiektów (budynków) kolejowych na P. K. P. należą do zakresu działania Wydziałów Mechanicznego i Drogowego w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych każdy w zakresie swoich kompetencji.

Odpowiedzialność za to czy obiekt (budynek) został wykonany pod względem zabezpieczenia przeciwpożarowego zgodnie z obowiązującymi przepisami budowlanymi ponosi Naczelnik Służby Drogowej, zaś za należyte zorganizowanie obrony przeciwpożarowej obiektu (budynku) — odpowiada Naczelnik Służby Mechanicznej.

Okresowe badania instalacji i urządzeń silnoprądowych należy do kompetencji właściwej elektrowni K. P., względnie odcinka silnoprądowego (w Węźle Warszawskim).

Odpowiedzialność za należyty stan instalacji i urządzeń elektrycznych prądów silnych ponosi elektrownia K. P. (odcinek silnoprądowy) wówczas, jeżeli nie wykonała we właściwym czasie, robót, związanych z usunięciem usterek tej instalacji na koszt użytkującej ją służby (Biura).

3. Fachowe wyszkolenie kolejowych Straży Pożarnych organizuje Naczelnik Służby Mechanicznej danej Dyrekcji, powołując w tym celu fachowców z liczby pracowników Dyrekcji. Naczelnik Służby Mechanicznej zaprasza także do współpracy Główny Związek Straży Pożarnych R. P., prosząc o udzielenie konsultacji względnie pomocy w wyszkoleniu przez instruktorów Głównego Związku, oraz uzgadniając zawczasu program i terminy szkolenia w poszczególnych drużynach, układane na pół roku z góry.

4) Ogólny nadzór nad stanem obrony przeciwpożarowej i szkoleniem straży pożarnych w Dyrekcjach wykonywa Ministerstwo Komunikacji przez powołane ku temu organy.

5) Delegaci Głównego lub Wojewódzkiego Związku Straży Pożarnych, zaproszeni do szkolenia Straży Pożarnych oraz do udziału w Ko-

misjach przeciwpożarowych określonych we wspomnianej „Instrukcji" otrzymują od D. O. K. P. pismo zapraszające w g wzoru załączonego przy niniejszym oraz przepustkę na obszar kolejowy.

Zaświadczenie dla członków Korpusu Technicznego Głównego Związku Straży Pożarnych wydaje Ministerstwo Komunikacji.

Równocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia M. K.: M. K. VI/10914/20/26 z dnia 26.VII. 1926 r., VI/7458/20/28 z dn. 24.V. 1928 r i VI/1/10108/31 z dn. 21.IX. 1931 r., M. K. VI/13591/20/29 z dn. 19.X. 1929 r. oraz M. K. VI. 1/3793/30 z dn. 26.V. 1930 r. i VI. 1/3431/31 z dn. 9.V. 1931 r.

Nr M. W. VI/673/5/37.

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 170.

WZÓR UPOWAŻNIENIA

dla członków Korpusu Związku Głównego Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w...

.... dn. .... 193........ r.

Zał. 1.

Do

Pana ....

....

Dyrekcja przesyła Panu przepustkę na obszar kolejowy i upoważnia Pana do korzystania z noclegu na warunkach określonych dla pracowników kolejowych w zabudowaniach i w wagonach, przeznaczonych na ten cel na poszczególnych stacjach kolejowych w razie zaproszenia Pana przez Dyrekcję do udziału w Komisjach, powoływanych w celu badania stopnia bezpieczeństwa pożarowego większych objektów w obrębie Dyrekcji oraz dla wyszkolenia kolejowych straży pożarnych.

Nadmienia się, że przepustka jest ważna za okazaniem dowodu stwierdzającego tożsamość osoby.

255.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 września 1930 r. w sprawie nie używania narzędzi pożarnych do celów ubocznych.

Doszło do wiadomości Ministerstwa Komunikacji, że w niektórych miejscach służbowych kolejowych, narzędzia pożarnicze używane są do różnego rodzaju robót jak: drabiny do montażu, sikawki do polewania ogrodów i ulic itp.

Ministerstwo wyjaśnia, że narzędzia pożarnicze służą wyłącznie do gaszenia pożarów i muszą zawsze i stale znajdować się w remizie; zdekompletowanie bowiem taboru przeciwpożarowego może fatalnie odbić się na przebiegu akcji podczas pożaru. Częste używanie narzędzi do celów ubocznych psuje również narzędzia i czyni je nieraz niezdatnymi do ich właściwego użytku.

Ministerstwo Komunikacji poleca zwrócić uwagę Referentom pożarn. i osobom przeprowadzającym rewizję stanu taboru przeciwpożarowego, aby zwracali na te uchybienia uwagę i sporządzali protokuły w celu pociągnięcia winnych do odpowiedzialności.

Nr VI. 1/13476/30.

256.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 listopada 1933 r. w sprawie lustracji stanu ochrony przeciwpożarowej w obiektach kolejowych.

Przy lustracji stanu ochrony przeciwpożarowej obiektów kolejowych w Stryju w dniu 25.X. rb. okazało się, że kluczy od remizy kolejowej w Warsztatach Głównych nie można było znaleźć w ciągu 12 minut. Po otwarciu bramy sikawki silnikowej w remizie nie było. Okazało się, że używano jej w kotłowni do napełniania wodą kotłów.

W takich warunkach sprawność obrony przeciwpożarowej staje się zupełnie iluzoryczna.

Ministerstwo Komunikacii poleca potwierdzić organom liniowym konieczność przestrzegania „Przepisów obrony przeciwpożarowej na kolejach", tyczących się przechowywania kluczy od remiz pożarowych (§ 7 p. 4 str. 27) oraz przestrzegać używania sprzętu pożarowego li tylko do gaszenia pożarów i do ćwiczeń.

Nr M. M. VIII. 223/27.

257.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 lipca 1934 r. w sprawie wypuszczania gazu świetlnego ze zbiorników podwagonowych przed oddaniem wagonów do naprawy.

Wobec stwierdzenia wybuchów gazu świetlnego w nieopróżnionych zbiornikach pod będącymi w naprawie wagonami podczas pożaru z dn. 19 do 20-go kwietnia 1934 r. w hali wagonowej w warsztatach głównych w Łapach, Ministerstwo Komunikacji poleca, przed wysyłaniem do naprawy wagonów, posiadających oświetlenie gazowe, wypuszczać gaz świetlny ze zbiorników, dokonując tego zdala od zabudowań ze wszelkimi ostrożnościami tak pod względem pożarowym, jak i zdrowotnym; po wypuszczeniu gazu należy sprawdzić opróżnienie zbiorników i dać odnośne zaświadczenie do Kierownictwa Warsztatów.

Nr M. M. VIII. 226/10.

258.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 września 1934 r. w sprawie nocnych alarmów pożarowych.

W związku z wypadkami większych pożarów, jakie w ostatnich czasach miały miejsce w warsztatach głównych, Ministerstwo Komunikacji poleca przeprowadzanie niespodziewanych alarmów próbnych w nocy we wszystkich większych warsztatach. Sprawozdania tyczące się sprawności akcji ratunkowej należy nadsyłać do Ministerstwa Komunikacji. W szczególności należy uwzględniać:

1) Miejsce (nazwa warsztatu) i czas alarmu (data, godzina i minuta).

2) Czas stawienia się dowódcy miejscowej straży kolejowej i zastępcy (minuty i sekundy).

3) Czas przybycia pierwszych sześciu strażaków i czas przybycia następnych.

4) Rodzaj zadania taktycznego i jego rozwiązanie.

5) Stopień sprawności poszczególnych sekcji straży i umiejętność sprawiania narzędzi.

6) Sprawność narzędzi.

7) Działanie hydrantów: szybkość dostawania wody i ciśnienie jej.

8) Ewentualność współpracy Straży Miejskiej.

9) Wynik nocnych (po alarmie) oględzin zabezpieczenia miejsc pracy pod względem ochrony przed ogniem.

10) Inne spostrzeżenia.

Próbne alarmy należy zarządzać dorywczo przynajmniej 2 razy do roku.

Nr M. M. VIII. 231/11.

259.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 stycznia 1935 r. w sprawie statystyki pożarów.

W celu prowadzenia należytej statystyki pożarów na terenach P. K. P. poleca się nadsy-

łać raz na kwartał, zaczynając od dn. 1 stycznia 1935 r., w terminie tygodniowym po ukończeniu kwartału, następujące dane na druku sprawozdań o wypadku kolejowym:

1) wyszczególnienie miejsc, gdzie powstał pożar,

2) jakie przyczyny spowodowały pożar,

3) jakie obiekty zostały uszkodzone przez pożar,

4) wysokość strat spowodowanych pożarem,

5) jakie straże brały udział w gaszeniu pożaru,

6) jak długo trwał pożar,

7) czy były ofiary w ludziach i jakie,

8) krótki opis akcji ratunkowej, jeżeli brała w niej udział straż pożarna kolejowa.

Równocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie M. K. Nr M. M. VIII. 230/2 z dnia 11.III. 1933 r.

Nr M. T. V. 286/1.

260.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 kwietnia 1937 r. Nr 171 w sprawie wynagrodzenia członków kolejowych drużyn pożarnych.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że przyjęło w preliminarzu budżetowym na r. b. poniższe normy wynagrodzenia członków drużyn pażarnych:

a) za godzinę ćwiczeń po 1 zł za godzinę,

b) za pogotowie nocne (2 ludzi) zapłatę jak za godz. racy,

c) za kontrole nocne 2 razy na miesiąc po 5 zł za kont.,

d) za szczególną gorliwość przy gaszeniu pożaru po 50 zł rocznie na każdą drużynę,

e) na umundurowanie i uzbrojenie po 300 zł na drużynę,

f) na odszkodowanie za zniszczoną własną odzież lub obuwie po 50 zł rocznie na drużynę,

g) na urządzenie kursów fachowych po 100 zł na drużynę,

h) na utrzymanie i wymianę przyrządów pożarniczych pozostałą część z ogólnej sumy kredytów na utrzymanie straży pożarnych (dz. 2, rozdz. 9, par. 8, poz. 2),

i) za udział w gaszeniu pożarów na terytorium kolejowym jak za godziny pracy,

j) za gaszenie pożarów poza obrębem kolei, członkowie straży nie pobierają wynagrodzenia, jako za służbę ochotniczą.

Wyznaczone stawki należy wypłacać tylko za pracę w godzinach pozabiurowych.

Równocześnie tracą moc obowiązującą okólniki Nr.: VI/3015/20/26 z dnia 18.III. 1926, VI/496/20/27 z dn. 23.III. 1927 r. i VI/1/7697/31 z dnia 12.VIII. 1931 r.

Nr M. W. VI/673/6/37.

261.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 grudnia 1933 r. w sprawie wynagrodzenia dla członków straży pożarnych.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że § 5 p. 1 Regulaminu dla kolejowych straży pożarnych należy rozumieć w następujący sposób:

1) Pobieranie wynagrodzenia za godziny związane e szkoleniem straży przysługuje jedynie dowódcy straży lub jego zastępcy, t.j. temu, kto osobiście przeprowadza ćwiczenia.

Naczelnik jest zwierzchnią władzą straży, reprezentującą tę organizację nazewnątrz jak prezes w strażach ochotniczych, i ćwiczeń sam nie powinien przeprowadzić, zatem Naczelnikowi nie przysługuje prawo do pobierania wynagrodzenia za godziny ćwiczeń i alarmów straży.

2) Kontrole nocne odbywają się najmniej 2 razy na miesiąc w większych obiektach, jak warsztaty parowozowe i wagonowe, t. j. tam gdzie są stałe dyżury nocne straży pożarnej, przyczym za każdą kontrolę liczy się po 5 zł, które otrzymuje dowódca straży przeprowadzający kontrolę.

Nr MM. VIII. 231/20.

262.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 września 1931 r. w sprawie umundurowania dla kolejowych straży pożarnych.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w myśl Regulaminu dla kolejowych Straży Pożarnych § 5 p. 7 (str. 25) „Formę umundurowania i oznaki starszeństwa ustala się w/g regulaminu odznaczeń Gł. Zw. Str. Poż. R. P., zatwierdzonego przez Min. Spraw. Wewnętrznych z zachowaniem kolorów i emblematów kolejowych".

Wypustki, przyjęte ogólnie przez większość Str. Poż. kolejowych, są koloru niebieskiego, a emblematy, zatwierdzone przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych są następujące: na naramiennikach pochodnia i 2 skrzyżowane toporki, na czapkach hełm z 2-ma skrzyż. toporkami w półwianku od dołu, i takie same jak ostatni, emblematy na guzikach. Godło państwowe przepisowe, zastosowane do Rozp. Prezydenta Rzpl. z dnia 29/II-1930 r.

Nr VI. 1. 7994/31.

263.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 lutego 1934 r. w sprawie wyjazdów kolejowych straży pożarnych.

W wypadkach większych pożarów poza obrębem terytorjum kolejowego jest wskazane wysyłanie kolejowych straży pożarnych, mając na względzie, iż koleje korzystają z pomocy straży pożarnych zawodowych i ochotniczych, zwłaszcza podczas większych pożarów obiektów kolejowych.

Uruchamianie specjalnych pociągów z kolejowymi strażami powinno mieć miejsce tylko w wypadkach większych pożarów i wyłącznie na żądanie władz administracyjnych, przyczym wysyłać można tylko część członków danej straży pożarnej z połową sprzętu pilnując, aby objekty kolejowe nie pozostawały zupełnie bez ochrony przeciwpożarowej.

W sprawach przejazdu straży pożarnych należy kierować się postanowieniami taryfy dla przewozu osób, bagażu i przesyłek (Część II TOBE).

W sprawach wynagrodzenia kolejowej straży pożarnej za uszkodzone podczas akcji narzędzia i części ubrania poszczególnych członków, należy zwracać się do tych Towarzystw Ubezpieczeń, które są zainteresowane w akcji przeciwpożarowej danych objektów.

Wysokość odszkodowania powinna być każdorazowo zaraz po pożarze określona komisyjnie w rzmiarach istotnej wartości uszkodzonych części sprzętu lub ubrania.

Nr MM. VIII. 231/1.

264.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lutego 1935 r. w sprawie pokrycia kosztów za przyjazdy straży kolejowych.

W uzupełnieniu zarządzenia z dn. 28.II. 1934 r. Nr VI. M.M. VIII.231.1 Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości co następuje:

Należność za pociągi specjalne, którymi są przewożone kolejowe straże pożarne, używane do pożarów poza terytorium kolejowym, określa taryfa P.K.P. część II (TOBE), rodz. drugi, dział 1-szy § 42 (str. 40) z zastosowaniem pewnych ulg, wskazanych w § 38-ym i (1) i (2) (str. 34).

Żądać pomocy kolejowych straży pożarnych może Dowództwo Okręgu Wojsk., Wojewoda i Starosta.

Należność za przewóz ma uregulować ta gmina, w której obrębie wybuchł pożar.

Władze kolejowe (zawiadowca danej stacji kolejowej) po otrzymaniu wezwania pomocy kolejowej straży pożarnej, wysyłają drużynę możliwie najbliższym pociągiem, wraz z częścią sprzętu przeciwpożarowego. Następnie odnoszą się do jednostki administracyjnej, która zażądała pomocy, prosząc o pismo potwierdzające żądanie pomocy kolejowej straży pożarnej, jako gwarancję pokrycia kosztów przewozu straży przez gminę.

Nr M. T. V 291/1.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr MT. V. 291/1.

F. Przejazdy straży ogniowych.

§ 38. Przy przejazdach straży ogniowych obowiązują następujące postępowania:

1) Uprawnieni:

Z ulgi mogą korzystać członkowie straży ogniowych, udający się do miejsca pożaru lub innego wypadku w celu niesienia pomocy, oraz powracający z miejsca wypadku do stałej siedziby.

2) Warunki stosowania:

(1) Przejazdy powyższe odbywają się w klasie III albo wedle uznania kolei — w innych wagonach, normalnie nie służących do przewozu osób, w pociągach osobowych lub pośpiesznych.

(2) W wypadkach wyjątkowych kolej może pozwolić na przejazd również w pociągach towarowych.

(3) Ulgę stosuje się na podstawie każdorazowego zgłoszenia przejazdów przez komendanta danej straży ogniowej.

3) Opłaty:

(1) Do miejsca pożaru lub innego wypadku członków straży ogniowych przewozi się bez pobrania opłat.

(2) Za przejazd zaś w kierunku odwrotnym pobiera się opłaty ulgowe za bilety klasy III odnośnego pociągu i relacji według tabeli szóstej, zawartej w ałączniku do taryfy niniejszej.

(3) Jeżeli przejazd straży ogniowej powołany jest potrzebą kolei państwowych, wówczas i przejazd powrotny wolny jest od opłat.

4) Ograniczenia:

Opłata za przejazd powrotny winna być uiszczona przed rozpoczęciem podróży powrotnej, w przeciwnym bowiem razie straż do przewozu przyjęta nie będzie.

5) Przewóz narzędzi ogniowych:

Przewóz narzędzi straży ogniowych do miejsca pożaru lub innego wypadku uskutecznia się bez pobrania opłaty.

Za przewóz narzędzi w kierunku powrotnym pobiera się połowę opłat przewozowych.

265.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 19 lutego 1935 r. w sprawie przełączników do węży i współpracy kolejowych straży pożarnych ze strażami gminnymi.

Wobec stopniowego wprowadzenia do taborów straży pożarnych gminnych, zawodowych i ochotniczych, połączeń normalnych (Storz'a) do węży tłoczonych, a również wobec istniejących jeszcze w wielu strażach łączników różnych systemów (Knausta, Polonja Hönig'a) — Ministerstwo Komunikacji, w celu ułatwienia współpracy straży pożarnych kolejowych zaopatrzonych w normalny łącznik śrubowy (Okólnik M. K. Nr VI/15907/26u/22) ze

strażami sąsiednimi, — poleca wprowadzić do węży sikawkowych w każdej straży pożarnej kolejowej przełączniki t.j. połączenia, mające na jednym końcu półłącznik śrubowy normalny, a na drugim końcu półłącznik zczepiany Storz'a, jak również i przełączniki, mające na jednym końcu półłącznik jak wyżej t.j. śrubowy, a na drugim połłącznik przyjętego przez sąsiednią straż systemu naprz. Hönig'a, Polonja. Knausta.

Ponieważ łącznik śrubowy kolejowy składa się z półłączników śrubowego i naśrubkowego, przeto każda straż powinna być zaopatrzona w 4 przełączniki, a mianowicie:

1) Przełącznik: półłącznik kolejowy naśrubkowy połączony z półłącznikiem Storz a;
2) Przełącznik: półłącznik kolejowy naśrubkowy połączony z półłącznikiem Storz'a;
3) Przełącznik: półłącznik kolejowy śrubowy połączony z półłącznikiem Knausta, Polonja lub Hönig'a;
4) Przełącznik: półłącznik kolejowy naśrubkowy połączony z takim samym półłącznikiem (Knausta, Polonja itp.).

Przełączniki te sporządza się przez połączenie z sobą tulei (obsady) obu półłączników na gwint przez zlutowanie.

Powyżej wskazane inwestycje należy rozłożyć na 3 lata ze względów oszczędnościowych, przyczym w pierwszym roku należy zaopatrzyć w przełączniki warsztaty główne, parowozownie i wagonownie I klasy, magazyny zasobów, składy materiałów łatwopalnych i stacje I klasy; w drugim roku warsztaty oddziałowe. parowozownie i warsztaty II klasy, oddziałowe magazyny zasobów, stacje II klasy; w roku trzecim wszystkie pozostałe parowozownie. stacje itp.

Należy przytym wejść w porozumienie z sąsiednimi strażami zawodowymi i ochotniczymi dla opracowania planów wspólnej akcji w wypadkach pożarów na terenach kolejowych, zwłaszcza w Warsztatach Głównych, magazynach zasobów. składach materiałów łatwopalnych oraz innych większych obiektach kolejowych.

Poleca się Dyrekcji przesłać do M. K. do dnia 1-go kwietnia r.b. plan powyższych inwestycji rozłożony na trzletni okres, jak również poinformować M. K. o wynikach wspólnych porozumień z sąsiednimi strażami pożarnymi.

Nr M. T. V. 291/35.

266.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 listopada 1922 r. w sprawie sztućców używanych w pożarnictwie kolejowym.

W sprawie sztućców używanych w pożarnictwie kolejowym, Ministerstwo Kolei Żelaznych komunikuje co następuje:

a) Ministerstwo Kolei Żelaznych przyjmuje jako normalny sztuciec pożarowy:

1) na parowozach sztuciec w/g rysunku normalnego Nr n-8-3,
2) dla stacyjnych urządzeń pożarniczych sztuciec w/g rys. Dyr. Warszawskiej Nr 223 (gwint Ø zewn. 67 m/m — 6 nitek na I" ang.).

b) Dyrekcje Kolejowe winny dążyć do możliwie rychłego ujednostajnienia sztućców pożarowych na parowozach i urządzeniach pożarowych stacyjnych, stosując sztućce normalne pod literą (a).

Sposób przeprowadzania tego ujednostajnienia pozostawia się do uznania Dyrekcji.

c) Stacyjne urządzenia pożarowe winny być zaopatrzone w zapasowy przełącznik przejściowy z gwintu tych urządzeń na gwint normalny sztućca parowozowego.

d) zapotrzebowania rys. Nr n-8-3 należy zgłaszać do Ministerstwa Kolei Żelaznych zaś rys. Nr 223 do Dyrekcji w Warszawie.

e) Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 16.VIII. rb. Nr VI. 11455/26a w sprawie sztućców pożarowych ulega odpowiedniej zmianie stosownie do okólnika niniejszego.

Nr VI. 15907/26a. 22.

267.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lipca 1925 r. w sprawie naśrubka przejściowego do wężów pożarniczych.

Ministerstwo Komunikacji akceptuje projekt naśrubka przejściowego według rysunku Dyrekcji Warszawskiej Nr 88 stosownie do punktu C okólnika Nr VI/15907/26 z dnia 20/XI-1922 r. o zaopatrzeniu stacyjnych urządzeń pożarowych w zapasowe przełączniki dla przejścia z gwintu sztućców tych urządzeń na gwint normalnego sztućca parowozowego.

Nr VI/7085/20/25.

268.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 marca 1935 r. w sprawie nabywania łączników pożarniczych.

Załączając przy niniejszym odpis pisma Państwowych Zakładów Inżynierii, Warszawa ul. Topolowa 34/36 w sprawie łączników pożarniczych, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcji nabywać znormalizowane łączniki Storz'a, wyłącznie ze znakiem Głównego Związku Straży Pożarnych Rz. P., wzywając do przetargów na takowe, Państwoweo Zakłady Inżynierii i dokonywać przetargi według załączonych przy niniejszym warunków technicznych na ich dostawę, dając w razie jednakowej ceny pierwszeństwo Państwowym Zakładom Inżynierii.

Nr M. T. V. 288/1.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERII
WARSZAWA, TERESPOLSKA 34/36.
L. 8599/S/414.
Dotyczy oferty na łączniki pożarnicze.

Załącznik do Okólnika M. T. V. 288/I z dnia 20.III 1935 r.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Dep. Mech. i Zasobów
w miejscu

Od kilku lat wprowadziliśmy w porozumieniu z Głównym Związkiem Straży Pożarnych R. P. oraz Powszechnym Zakładem Ubezpieczeń Wzajemnych produkcję znormalizowanych łączników Storz'a Ø 52 mm ze stopu aluminiowego, o składzie i własnościach podanych w załącznikach do niniejszego.

Zastosowanie stopu aluminiowego zamiast dotychczas używanego mosiądzu motywowaliśmy bez porównania większą odpornością łączników aluminiowych na czynniki chemiczne (patrz załącznik), znaczną oszczędnością na wadze, ogólną tendencją coraz szerszego zastąpienia stopami aluminiowymi stopów miedzi i t. p.

Na rynku prywatnym bezpośrednio, względnie za pośrednictwem Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych umieściliśmy przeszło 10.000 par naszych łączników; również dostarczyliśmy poważne ilości na potrzeby Kier. Zaopat. Int. M. S. Wojsk.

W ostatnim czasie, ulegając odbiorcom, przyzwyczajonym do łączników mosiężnych, przystąpiliśmy do produkcji ich i możemy oferować je narówni z łącznikami; ze stopu aluminiowego.

Łączniki normalne Storz'a ∅ 52 mm bez różnicy stopu (aluminiowy względnie mosiężny) oferujemy przy jednorazowym zamówieniu ponad 1.000 kompletów, po cenie orientacyjnej około zł. 10,80 za komplet, złożony z 2-ch całkowicie zmontowanych połówek z odpowiednią ilością wkładek gumowych, sprężym i t. p., loco a) fabryka bez opakowania. Przy ewent. zamówieniu muszą być padane techniczne warunki odbioru, uzgodnione z nami.

Wszystkie części łączników wykonywane są u nas na spawdzieny, wobec czego gwarantować możemy 100% wymienność, oraz poddawane próbie na szczelność do 25 atm. w stanie zmontowanym. Wykonywane jako odlew w metalowych kokilach dają gwarancję właściwej budowy krystalicznej oraz wytrzymałości mechanicznej.

Termin wykonania, zależnie od ilości — do uzgodnienia.

Jednocześnie z tą ofertą przesyłamy okazowe łączniki ∅ 52 mm, tak aluminiowe, jak i mosiężne, wzięte z naszej normalnej seryjnej produkcji.

Oczekując łaskawych zleceń Ministerstwa Komunikacji, pozostajemy z poważaniem Państwowe Zakłady Inżynierii (—) podpisy nieczytelne Za zgodność: podpis.

Warunki techniczne

na dostawę łączników szczepkowych Ø 52 mm Gł. Związku Straży Pożarnych R.P.

1. Łączniki szczepkowe ∅ 52 mm powinny być wykonane w/g rysunków i tolerancji, załączonych do niniejszego.

2. Tworzywo użyte na łączniki powyższe powinno odpowiadać następującym warunkom:

A. Skład chemiczny: Si — 10, o — 14,0% Al — reszta dopuszczalne zanieczyszczenie: Fe — $< 0,75\%$ Mn — — $< 0,5\%$

B. Właściwości wytrzymałościowe: R_r — $>$ 15 kg/mm² B — 60 — 70 stopni Brinella

Własności wytrzymałościowe odnoszą się do próbki obrobionej odlanej w kokili.

Warunki badania próbki ściśle p/g norm PN/H—502, które w odpisie do niniejszego załączamy.

3. Uszczelnienie gumowe stosowane do łączników, co do jakości i wymiarów odpowiadać powinny warunkom ustalonym przez Główny Związek Straży Pożarnych Rz. P.

Protokół badania łącznika normalnego.

Ø 52 Gł. Zw. Str. Poż. Rz. P. wykonanego przez Fabrykę Metalargiczną „Ursus".

Dnia 13.II 1932 r. w Laboratorium Fabryki Samochodów „Ursus" została przeprowadzona na prośbę Głównego Związku Straży Pożarnych Rz. P. próba wytrzymałościowa łącznika do węży tłoczonych wykonanego ze stopu aluminium w F. M. „Ursus".

Badaniom zostało poddane:

a) zamocowanie węża do łącznika.

Zamocowanie zostało wykonane przy pomocy 8-miu zwojów drutu miedzianego. Rozluźnienie połączenia nastąpiło przy obciążeniu siłą 500 kg.

b) wytrzymałość łącznika w stanie połączonym.

Łącznik zerwał się przy obciążeniu siłą 1.400 kg. Siła powyższa odpowiada ciśnieniom wewnątrz łącznika $p = 88,8$ kg/mm², co daje stopień pewności — $88,8 : 18 = 4,92$.

(—) Inż. Kowtunow *(—) Inż. Lenartowicz*

Główny Związek Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa, ul. Poznańska 11. Warszawa, dn. 9.II.1932 r.

PROTOKÓŁ Nr. 1502.

Komisyjnego badania łączników metalowych na działanie czynników chemicznych.

Dnia 14 grudnia 1931 r. w Warszawie w „Laboratorium Chemicznym" Sp. Inż. Chem." Warszawie ul. Biła Nr. 5 o godz. 18-ej zapoczątkowano badania na odporność względem czynników chemicznych 4-ch metalowych łączników. Badania te ukończone zostały w dn. 6.II.32 r. o godz. 19-ej.

Próbki w postaci krążków, uprzednio zważonych, zanurzono w specjalnie spreparowanej cieczy, zawierającej substancje organiczne, analogiczne do spotykanych w terenie, jednak o stężeniu wielokrotnie większym w celu przyśpieszenia zachodzących procesów chemicznych.

Do badania łączników na odporność względem czynników chemicznych użyto cieczy wzorowej o składzie 2.000 cm³ wody (z kranu), 400 cm³ moczu, 50 cm³ NH_3 (20%).

Wyniki przeprowadzonych badań:

Rodzaj łącznika	Ciężar przed zanurzeniem	Ciężar w dniu 19.12.31 r.	Strata na wadze w %	Ciężar w dniu 2.I.32 r.	Strata na wadze w %	Ciężar w dniu 6.II. 32 r.	Strata na wadze w %	Ogólna strata na wadze w %%
Niemiecki glinowy.	5,2686	5,2586	0,19 za czas 5 dni	5,2155	0,81 za czas 14 dni	5,1175	1,91 za czas 35 dni	2,87
Ursusa glinowy . .	7,4811	7,4336	0,63 5 dni	7,4240	0,11 14 dni	7,4200	0,054 35 dni	0,82
Krakowski mosiężny.	17,3154	16,2876	1,59 5 dni	16,1630	0,72 14 dni	15,2620	5,57 35 dni	11,90
Warszaw. 4 mosiężny	13,8645	Zanurzono d. 19.12		13,8340	0,22 14 dni	13,5680	1,94 35 dni	2.14

(odpowiednie próbki ocechowane są cyframi 1, 2, 3, 4)

Jak wynika z powyższego, najbardziej odporny na działanie czynników chemicznych jest łącznik firmy „Ursus". Początkowa większa odporność łącznika niemieckiego jest spowodowana najprawdopodobniej dokładną obróbką mechaniczną (dobrze oszlifowana powierzchnia).

Łączniki miedziane posiadają, jak widać, najmniejszą odporność na wpływy chemiczne. Poza tym użycie ich jest ograniczone ujemnym wpływem na wkładkę gumową: miedź zawarta w mosiądzu przyśpiesza starzenie się gumy.

Łącznik F-my „Ursus" w porównaniu z łącznikiem niemieckim, który został w praktyce wypróbowany, możnaby uważać za całkowicie równowartościowy a nawet przewyższający go, gdyby podnieść jego twardość.

Twardość łącznika niemieckiego: 74,3 stopni Brinell'a

„ „ f-my „Ursus" 64,5 „ „

Dla uzupełnienia obrazu zachowania się łączników metalowych względem wszelkich możliwości należałoby badać je jeszcze na sprężystość.

Laboratorium Chemiczne Sp. Inż. Chemików
Warszawa, Biała Nr 5

(—) *Inż. E. Kosewski* (—) *Inż. J. W. Sliwonik*

(—) *St. Czernielewski* (—) *Inż. G. Krysztofowicz*

Za zgodność: (—) podpis nieczytelny.

269.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 kwietnia 1937 r. Nr 173 w sprawie anulowania zarządzeń.

Od dnia dzisiejszego tracą moc obowiązującą niżej wyszczególnione zarządzenia M. K. dotyczące pożarnictwa na P.K.P., a nie wymienione w ogłoszonych okólnikach obowiązujących, a mianowicie:

1) Nr VI 14680/25 z dnia 13.XI. 1925 r.
2) VI/19219/21/28 z dnia 2.I. 1928 r.
3) Nr 4019/20/28 z dnia 17.III. 1928 r.
4) Nr VI/10754/20/29 z dn. 15.VII. 1929 r.
5) Nr VI/1/3793/30 z dn. 24.IV. 1930 r.
6) Nr VI/1/5585/30 z dn. 21.VII. 1930. r.
7) Nr VI. 1. 17228/30 z dn. 8.I. 1931 r.
8) Nr VI/1/4602/31 z dn. 2.IV. 1931 r.
9) Nr VI/1/6295/31 z dn. 27.V. 1931 r.
10) Nr M.M. VIII/229/16 z dn. 22.IX. 1932 r.
11) Nr VI/1/8096/31 z dn. 15.VI. 1931 r.
12) Nr M.M. VIII/229/1 z dn. 16.I. 1933 r.
13) Nr M.M. VIII/222/2 z dn. 1.VI. 1932 r.
14) Nr M.M. VIII/231/34 z dn. 4.I. 1935 r.
15) Nr M.M. VIII. R/104/22 z dn. 22.XII. 1932 r.
16) Nr M.M. VIII/222/1 z dn. 11.V. 1934 r.

Nr M. W. VI/673/7/37.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8-26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 92768. 19.VIII.37. 8400.

400